



TITLE:

C.I.F.価格の巨視分析(一) - 通説「C.I.F.価格」批判、ならびに、財産保険基本方程式の定立 -

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

CITATION:

佐波, 宣平. C.I.F.価格の巨視分析(一) - 通説「C.I.F.価格」批判、ならびに、財産保険基本方程式の定立 -. 経済論叢 1961, 87(5): 345-361

ISSUE DATE:

1961-05

URL:

<https://doi.org/10.14989/132822>

RIGHT:

經濟論叢

第十七卷 第五號

C. I. F. 価格の巨視分析 (一)佐 波 宣 平 1

自由民権運動と府県会(Ⅱ).....内 藤 正 中 18

費用理論の発展と経営規模の問題.....山 田 保 39

いわゆる内部金融論と金融支配

消滅論について.....金 田 重 喜 53

昭和三十六年五月

京都大學經濟學會

C. I. F. 価格の巨視分析 (一)

——通説「C. I. F. 価格」批判、ならびに、財産保険基本方程式の定立——

佐 波 宣 平

第一節

C. I. F. (Cost, insurance and freight) は、海上貿易取引条件または海上貿易建て値の一つとして周知に属し、当該輸出商品の船積港（輸出港）における F. O. B. 価格（ただし、一割内外の輸出業者利潤をふくむを妨げない）C、当該輸出商品の仕向港（輸入港）までの運送に要する海上保険料 I、ならびに、所要海上運賃 F を加算した金額をもって C. I. F. 価格とする。換言すれば、仕向港をもって当該商品の引渡場所とする場合の輸出商品価格（建て値）が C. I. F. 価格なのである。しかるに、これまでの久しきにわたって日本をふくむ世界の関係業者の多数を支配してきた通説によるとき、この建て値がすなわち当該商品の仕向港沖着値段（到達地価格）と考えられてきている。私の手許にある若干の日本語文献によれば次ぎのようである。

「CIF 売買の価格条件は、用語そのものの具示する如く、輸出港に於る本船への船積完了までの費用を含めて、輸出価格の原価 (Export Cost=C) を構成せしめ、この基本要素に、後に述べる如く、この契約独特の附帯条件によって、輸入港沖着までの海上保険料 (Marine Insurance Premium=I) 及び海洋運賃 (Ocean Freight=F) の二附加要素を連絡せしめたものである。

かくてこの売買では、船積時に於る給付目的物の本値段以外、特に輸入港到着までの保険料と運賃とを売り負担としてをるところから、多くの場合、輸入港到着値段と呼ばれてをる。」上坂西三「海上売買論」昭和九年、東京華文社、八二—八三ページ

「CIF」[英] cost, insurance and freight 貿易取引用語で、運賃保険料値段段ととりきめられた売買契約の略称。ここに運賃保険料込値段とは、貨物(商品)の原価に、契約指定の仕向地(輸入港)までの保険料と運賃とを加算し、見積った仕向港の到着値段。この値段は貨物の仕入原価ではなく、船積港(輸出港)における本船への積み込みまでの費用をふくめた輸出原価(売手の利潤・荷造費そのほかをふくめた)である本値段に、仕向港までの運賃と保険料を合算した複合原価である。」平凡社「經濟事典」昭和二十九年、七八五ページ

「問題は自由化懸念である。いまフォルクスワーゲンでは日本では九十万円近くしている。これを西独では邦貨換算三十九万円程度で小売りしている。輸出にはそれより三割方安く船積みされるのが普通なので、FOB二十八、九万円とみる。運賃、保険料をかけて日本に持って来てもCIF三十六、七万円。四割の関税と、五万円の物品税をみて六十四、五万円となる。これと九十万円との差がディーラーマージンと輸入制限によるプレミアムである。」日本經濟新聞(関西版)昭和三十六年一月六日附「ことしの焦点を求めて」欄

本論文は、まず、かような通説がふくむ重大な誤謬を指摘し、代わって、私の新しい、より正しい把握とそれを通して財産保険一般に通用する一つの基本方程式とを發表するために執筆された。

第二節

本問題に対して私の採る研究方法は巨視的事前的方法である。C. I. F. (cost, insurance and freight) と言うとき、まず、注意しなければならぬのは、海上保険料 I が、商品 F、O. B. 原価 C および海上運賃 F とは本質的にちがった性格——確率的、事前的性格——を持つ費用項目だということであって、こうした異質項目を

ふくむ限り、C. I. F. 全体に対しても考察は決して単純に行ない得ない、という関連になる。すなわち、私の提唱する巨視的 (macro)、「事前的 (ex ante) 分析方法が要請されてくる所以である。

経済学一般に対して巨視的分析方法が始めて用いられたのは、周知のように、一九三六年ケインズの「一般理論」(Keynes, J. M.: *The General Theory of Employment, Interest and Money*, 1936.) であって、経済学は、これによって、文字どおりの革命を経験した。「ケインズ経済学革命」これである。しかし、ケインズの「一般理論」でさえ、なお、概して、事後 (ex post) 分析にとどまらざるを得なかった。「予想」を導入し「投資誘因」を取り扱っている点で「一般理論」には可なりに事前的ニューアンスが見受けられるとしても、少なくとも事前、事後の観念は、そこでは、はっきりとは区別され意識されなかった。これに対して、事前的分析方法が経済学一般に始めて明確に打ち出されたのは、「一般理論」から三年のちに出たミュッダルの「貨幣的均衡」(Myrdal, K. G.: *Monetary Equilibrium*, 1938.) であって、ケインズ経済学がどのように輝かしい実践政策上の業績をあげ得たのも、実はその祖述者ケインズが「一般理論」での提唱たる巨視分析の方法にミュッダルの事前分析の方法をたくみに採り入れることに成功したがゆえと考えられる。経済政策、経営政策は、すべて、事前の政策であってこそ、実践性を持つことが出来る。ただし、この間の消息はすでに経済学界の周知に属する。ここに取り立てて詳説の必要はないであらう。

ただ、ここに驚くべきことには、経済学一般におけるこうした画期的な分析方法が、二つながら、すでに、ケインズ、ミュッダルよりも約一世紀もまえに、生命保険数学で決定的重要な方法として採用されているという事実である。だが、しずかに考えてみるに、これは必ずしも大して驚くには値しない関連のようである。

あらゆる事業、あらゆる企業は、その健全な運営のためには、大なり小なり確率に拠らざるを得ないが、しかし、保険ほど取りわけて確率に固有・決定的な関連を有する業種は他に見出だされないであろう。確率を度外して保険は全然考えられない。保険がしばしば賭博に類して考えられる事実は、こうした関連をもっとも端的に告げるものである。ところで、確率は大数法則上の事象であって、このゆえ、生命保険では、その対象とする人間の生命つまり死亡・生残を確率的に把握するために当初から数学による「巨視」分析の方法を用いている。他方、あらゆる事業、あらゆる企業は、事前に計算または企画を立てそれにしたがって運営されて行くものであるが、また、保険ほど「事前」に固有・決定的な関連を持つ業種は他にないであろう。保険は、その本質において、将来の危険に対処する事前制度である。されば、保険の対象とする危険はそれ自体として事前に測定せざるを得ない。このゆえ、生命保険数学では、生命保険料率の算出にあたって、当初から、事前分析の手法を用い、収入保険料・支出保険金の均等関係を言わゆる「現価(present value)」におきて把握する。つまり、将来において収入すべき保険料、将来において支出すべき保険金に対し、 $\frac{1}{(1+i)^n} = v^n$ を乗じて現価に割り引いた後、それら両者を均等の関係におくことによって、純保険料率の算出を行なっている。また、責任準備金の算出にあっても、「過去法」と「未来法」との二方法があつて、これらは、そのいずれもが同じ結果(同一責任準備金の算出)にみちびくにも拘らず、敢えて計算のより簡便な過去法を採らず、計算のより複雑な未来法を採用しているのも、未来法が責任準備金または生命保険一般の事前制度によりよく即しているがゆえのことである。

生命保険数学におけるこれら二つの方法は、すぐれて科学的な手法であるだけに、もとよりケインズ経済学、ミューダル経済学における手法とは必ずしも同一視しがたいけれども、すぐれて科学的であるだけに、却って、われ

われに、より直截的な示唆をあたえてくれる。ただ、かくも夙にかように斬新的な分析方法が用いられておりながら、今日にいたるまで、いな、今日に至っても、なお、それが学界一般の注目を大してあつめていないという事実は、かえり見て不可解に感ぜられるが、おそらくは、それが生命保険数学という極めて限定された領域での業績なるがゆえであろう。ただし、斯学にたずさわる学究の一人として、このこと、いささか義憤なきを得ない。

ところが、さらに驚いたことには、保険がかくのごとくその性質上「巨視」「事前」に固有且つ決定的に重要な関連を有し、しかも、経済学一般におけるよりもはるかに以前に、巨視分析・事前分析の方法が生命保険数学の全体系に採り入れられている事実の存するにも拘らず、保険経済学では、これら二つの研究方法にほとんど無理解というよりもむしろ全く気づかずにより過している。日本をふくむ世界の保険経済学界がそうなのである。單なる大言壯語を用いてかく言うものでは決してない。昨年十月二十六日日本保険学会大会で私の行なった「保険の事前分析」と題する研究報告、昨年十二月十七日生命保険文化研究所で私の行なった「保険の巨視的事前分析」と題する研究報告、昨年十二月十九日損害保険事業研究所で私の行なった「CIE 価格に関する新説」と題する研究報告、昨年十二月二十日日本アクチュアリ会で私の行なった「保険の巨視的事前分析」と題する研究報告、等々がその聴衆にあたえた作用からはつきり叙上のように言うことが出来る。保険経済学がその科学的水準において他の経済学関係諸部門にくらべ或る後進性を示しているのも、まさに、保険の科学的把握において当然とらるべきこれら二つの分析方法またはその重要性に全く気づかずして今日に至っていることに由因するように思われる。言葉の真の意味における保険経済学の採るべき研究方法はこれら二つの分析方法を措いて他になく、保険経済学はこれら二つの分析方法を採り入れることによって画期的な発展をたどることが出来るであろう。事実、私は、本論文において、

これら二つの分析方法を用いて C. I. F. 価格の分析を試み、これによって、一世紀以上の間、世界の多数人の採ってきた通説のふくむ誤謬を指摘し、代わって、新しい、より正しい把握をとげること成功しているが、この久しきにわたる誤謬も、つまりは、C. I. F. のうちに含まれる I (海上保険料) に対して人々がこれまで巨視的事前の (なにかんづく巨視的) 視角をあてようと全然しなかったがゆえに生じた誤謬にほかならない。

ただし、本論文では、特に巨視分析を前面に出して論をすすめる、事前分析は特に強調しないことにした。その理由。(一) もし巨視分析において考察の対象とするケースの数を無限大にとるならば、事前の計画は事後の成果に大体相等しくなると見做すことが出来、このかぎり、事前・事後を特に厳密に区別するに及ばない。(二) 私は、最近、本論文の内容に關して説明する幾つかの機会をあたえられたが、その経験からして、「巨視」概念は比較的容易に理解されるけれども、「事前」概念の理解は一般には可なりむづかしいものだといふことが判かった。そこで、「事前」概念は出来るだけ最小限度にとどめて説明するのがより効果的だと考える。

- (1) 「保険は個人のものであると同時に社会のものである」「保険は未来のものであると同時に過去のものである」これは佐渡「保険学講案」(昭和二十六年、有斐閣)の冒頭に見られる言葉であるが、前者は保険研究における巨視分析、後者は保険研究における事前分析の必要を説くためのものである。

第三節

さて、いよいよ本論に入る。以下、特にことわらない限り、すべて、巨視的に考える。

輸出貿易商社が輸出貿易にあたって船積港(輸出港)で投入する総額は次ぎの三支出項目から構成される。(以下、

すべて貨幣表示 money term を採る) (一) 当該輸出商品群を船舶舷側まで持ちこむまでに要する支出額、すなわち、普通に言われる F. O. B. 価格(ただし、輸出商社の希望利益その他をふくむのを妨げない)、これを C とおく。(二) 当該輸出商品群を所定の仕向港(輸入港)まで運送するに要する海上保険料、これを I とおく。(三) 上記海上運送に要する海上運賃、これを F とおく。いま、これら三項目の支出総額を II と定義するならば、次式が成立する。

$$(a) \quad C + I + F = II$$

(1) 式は普通に言われる「C. I. F. 価格」を示すが、通説とちがって、輸出商品の到達地価格(沖着値段)を意味しない。これが私の新説と通説との間に見られる重大な相違点である。以下、これについて証明するであろう。ここでは巨視的考察がなされる。されば、輸件数は無限大とも見做しうるため、当該輸出商品群のうち少なくとも何れか一つは必ず途中の海上危険に遭遇して価値を減損する。つまり、商品群全体としての価値減損は必ず生起する。もし仮りにそうでないとせよ。当該輸出貿易の各件が例外なく少しの危険にも遭遇せず価値減損を全然生じないことが事前に知れていることになり、上式(1)において I は不必要、つまり、 $I = 0$ となるわけであるが、もとより、これは現実でない。現実には、途中の海上に危険が存在することが見込まれ、したがって、 $I > 0$ である。上式(1)は、こうした現実での關係を示す。かくて、輸出商品群は途中の海上危険によって必ず価値減損を生じる。よって、いま、このように価値減損を生じる当該商品群の仕向港における価格を C' とし、さらに、C と C' との差額、つまり、損害額を M とするならば、次式が成立する。

$$(2) \quad C - C' = M \quad [C > C']$$

ここで、当該海上保険契約をすべて全部保険（保険価額に相等しく保険契約金額の定められる保険、full insurance）と仮定するならば、（この仮定を外すしても行論に全然支障をきたさないが、説明簡単化のために、このように仮定する）、(2)式の右辺 M は、叙上のように損害額であると同時にまた、保険会社から支払われるべき填補額でもある。以下、 M を保険会社の損害填補額として考察をすすめる。

(2)式の左辺に見られる $C - C'$ を右辺に移項すれば、

$$(3) \quad C = C' + M$$

となり、この C を、さらに、(1)式の左辺に代入すれば、

$$(4) \quad C' + I + F + M = H$$

が得られる。ここで(4)式は、右辺の H を見れば判かるように、(1)式と同じく、輸出商社の船積港における投入総額を示すものであるが、その左辺のうち M は、上述のように輸出商社が保険会社から支払をうける填補金額であるゆえ、彼が彼の輸出商品売価を算定する場合にはこれを算入するに及ばない。よって、(4)式の左辺のうち M を除いた他の三つの支出項目が輸出商品群の（正味）売価の構成に参加することになる。いま、この（正味）売価を P と定義すれば、次式が成立する。

$$(5) \quad C + I + F = P$$

この(5)式こそは、これまでの約一世紀にわたって貿易業界での通説となつてゐる「C. I. F. 価格」に抗して私が立てるところの新説を示し、輸出商品到達地価格の構成を正しく表わすものである。

(5)式の導出は上記のように行なわれたが、(5)式それ自体をわめてまた有意味である。輸出港において投入される海上保険料 I 、海上運賃 F は、途中海上の危険によつて減損することはないゆえ、(5)式に見られるように、その全額が輸出商品の到達地価格 P の構成に参加するけれども、 C は途中海上の危険によつて価値減損を生じ、到達港では C' になる。ゆえに、到達地価格 P の構成に参加するのは C ではなくて C' である。巨視的考察をとるかぎり、必ずそうでなくてはならぬ。かくて、(5)式に見られるように、これら三つの項目、 C' 、 I 、 F が輸出商品群の売価を構成することになる。決して、通説に言うがごとく、 C 、 I 、 F の三項目が売価構成に参加するのではない。こう説明しただけでも、従来の通説「C. I. F. 価格」がふくんでいる誤謬は明白に看取されるはずである。

つぎに、保険事業の経営における最も基本的な法則として「収入保険料・支出保険金均等の法則」、つまり、純保険料方式を前提にする場合、保険者として保険契約者群から徴収する保険料の収入合計額 I は、該保険者が当該保険契約者群に支払う保険金(填補金)の合計額 M に相等しい、という関係がある。この法則は厳密には事前関係としてのみ成立する法則であるが、契約件数を無限大と仮定する巨視的考察の場合には、事後関係としてもほぼ成立可能な法則である。かくて、この法則は次式のように表現される。

$$(6) \quad I = M$$

この(6)式を(3)に代入すれば、

$$(7) \quad C = C' + I$$

にみちびき、さらに、この(7)式を(5)式に代入すれば、次式が得られる。

$$(8) \quad C + F = P$$

(5)式では、海上保険料 I は商品到達地価格 P の構成に参加するが、(8)式では、海上保険料 I は商品到達地価格 P の構成に参加しない。だが、これは決しておかしくない。(5)式における海上保険料 I の商品価格 P への参加が消極的であることを看過すべきでない。それは(7)式に明きらかである。「保険は埋め合わせの経済である」というのは私の年来の主張であるが、この主張は(7)式にすぐれて明白に表出されている。つまり、海上保険料 I は輸出商品の C と C' の差額(損害額)を埋める、という消極的機能を果たしたものであって、これはケインズが彼の「一般理論」において、「保険し得る危険」したがって保険料を「補足費用(supplementary cost)」と呼んでいるのにそのまま通じ得る。⁹⁾この点、通説では、そのC. I. F.の表現が告げているように、保険料 I が積極的に商品価格構成に参加しており、明きらかに誤っている。これに対して、私の場合には、海上保険料 I が商品価格構成へ参加する仕方は消極的であって、この関連は(8)式において、さらに、明瞭に見られる。けだし、(8)

式の表現では、海上保険料 I は商品到達地価格 P の構成に全然参加しないがゆえである。要するに、(5) 式においては海上保険料 I は到達地価格 P の構成に参加するかに見えるけれども、それは単なる消極的参加にすぎない。実質的には、(8) 式に見られるように、海上保険料 I は価格 P の構成に全然参加しないと考えるべきである。

(5)、(8) の二式をむすんで、次式が得られる。

$$(9) \quad C + F = C + I + F = P$$

こゝで、(9) 式を次のように解釈することを許されたい。

(9) 式での最左辺 $C + F$ には海上保険料 I がふくまれていない。つまり、 $I = 0$ である。よって、この表現 $C + F$ は保険料を全然必要としない途中海上無危険という理想状態での価格構成を表わしていると考えられぬでもない。ところが、現実には途中に海上危険が存在し、ために、 C は必ず価値減損して C' にならざるを得ない。されば、輸出商社としては、この意味の価値減損額を保険会社に填補してもらうために海上保険料 I を投入する。かくて、輸出商社の正味投入総額は輸入港到達時現在において $C' + I + F$ となる。(9) 式の中央辺はこうした現実状態での価格構成を示している。ところで、輸出商社として、このような投入によって現実に得られるのは商品売価 P であって、それは途中海上無危険の理想状態において期待される商品売価 P に相等しい。「保険とは、危険が生ずる場合にその損失を償ってくれることを保証し、よって、危険の生じない場合に得られるであろう実価を保証してくれるものである。」このように解釈するとき、(9) 式は保険または保険料の機能をいとも興味ふかく表明しているものと見ることが出来る。

では、通説 C. I. F. は何故に誤謬を持つことになったのであろうか。恐らくは次の事由によるものであろう。

いま、巨視的にでなく微視的 (micro) に、つまり、当面の一件だけについて考えるに、輸出商社は途中の海上危険にそなえて海上保険料 i を投入するが、当面の単なる一件では当該輸出商品が途中の危険に遭うかどうか、すなわち、クレームが生ずるか否か、さらに言えば、保険会社から損害填補金 m の支払をうけることになるか否かが定かでない。ために、輸出商社は船積港で海上保険料 i を投入しておりながらそれに見合うべき数学的期望値たる損害填補金 m は、その不確実性のゆえに、これが入手を計算の度外におき、自分が現実投入する商品原価 c 、海上保険料 i 、海上運賃 f の合計額をもって輸出商品の売価 p の構成要素と考えるのである。だが、これでは片手落ちである。如何に微視的にもせよ、投入する海上保険料 i には必ず数学的期望値としての損害填補金 m が対応しているはずであって、この関連は巨視的考察によるとき極めて明白である。すなわち、上記 (6)、(8) の二式を辺々相加えるとき、必ず、

$$(6) \quad C + I + F = P + M$$

が成立する。よって、これに相應する微視的關係を表わすならば、

$$(7) \quad C_c + i_k + f_k = p_k + m_k$$

となるであろう。そのいずれにしても、輸出商社の船積港における投入総額 $C + I + F$ または $c_c + i_k + f_k$ に対応するのは、輸出商品の正味売価 P または p_k のほかに損害填補金としての M または m_k でなくてはならぬ。にも

拘らず、(10)、(11)におけるこれら M または m_n を見落としているのが即ち従来の通説であつて、ここに通説のふくむ誤謬がひそむ。言つて見れば、いとも見易い関連であつて、これがこれまでの長いあいだ世界の関係者すべてによつて考え違ひされてきたというのは、むしろ、不思議なくらいである。

- (1) 佐波「保険学講義」第三章
- (2) Keynes: *General Theory*, p. 56.

第四節

上來の説明では海上保険料 I は純保険料と定義されている。そうすることが理論的なるが故であるが、しかし、現実に保険契約者（ここでは輸出商社）が保険会社に対して支払う保険料は純保険料 (net insurance premiums) ではなくて營業保険料 (gross insurance premiums) である。營業保険料は周知のように純保険料と附加保険料 (loadings) とから構成される。いま、營業保険料を \hat{I} 、附加保険料を L とするならば、定義によつて、次式が成立する。

$$(2) \quad \hat{I} = I + L$$

よつて、輸出商社が船積港において現実に投入する総額も、既掲の (1) 式において I の代わりに \hat{I} を入れ替へたものでなくてはならぬ。いま、この意味における船積港での現実投入総額を \hat{II} とするならば、定義によつて、次式が成立する。

$$(9) \quad C + \dot{I} + F = \dot{H}$$

この (13) 式に (12) 式を代入すれば次式にみちびく。

$$(10) \quad C + I + F + L = \dot{H}$$

さらに、この (14) 式に (3) 式を代入すれば、

$$(11) \quad C + I + F + L + M = \dot{H}$$

が得られる。だが、すでに見たように、 M は保険会社から支払をうける損害填補金であるゆえ、これを輸出商品の正味売価のうちに算入してはならぬ。よって、いま現実の輸出商品正味売価を \dot{P} とするならば、次式が成立する。

$$(12) \quad C + I + F + L = \dot{P}$$

この (16) 式に (7) 式を代入すれば、次式にみちびく。

$$(13) \quad C + F + L = \dot{P}$$

最後に、(16)、(17) の二式をむすんで、

$$(14) \quad C + F + L = C + I + F + L = \dot{P}$$

を得る。(16)、(17)、(18)の三式が既述純保険料方式の場合の(5)、(8)、(9)の三式にそれぞれ対応することとは改めて説明する要のないことと思うが、われわれは、ここに、看過し得ない重大な関連を見つける。

純保険料 I が輸出商品の現実売価 \hat{P} の構成に消極的にしか参加しないことは、既述第三節の純保険料方式の場合と何等ことなるところがない。(17)式によれば純保険料 I は現実正味売価 \hat{P} の構成に何等の参加も示さない。だが、営業保険料方式のみに見られる附加保険料 L だけは輸出商品の現実正味売価 \hat{P} の構成に積極的に参加し、その全額を \hat{P} に移転する。(16)、(17)式を見よ。この点、附加保険料が保険会社の営業費その他から成る関連から考えて、上式は保険の普及発展に対し或る重大な示唆をあたえている。保険会社の取り扱う物件の危険率・損害率が高くなったところでそれにつれて高くなる純保険料はそれに見合う損害填補金でもって相殺されるゆえ、他の諸事情が同一にして変化なきかぎり、附加物件(被保険利益)の正味売価を高くすることにはならないけれども、保険会社の営業費が大きくなるにつれて大きくなる附加保険料は、附保物件(被保険利益)の正味売価をそれだけ上昇にみちびき、保険の普及発展をそれだけ妨げることになるわけである。

なお、かくの如くにして、正味売価 \hat{P} の構成には営業保険料 I の全額は参加せず単に附加保険料 L の参加にとどまる限り、本論文冒頭に引用した日本経済新聞における採算のとりかたは間違っている。すなわち、その記載金額(六十四、五万円)よりも純保険料 I だけ安い価額に日本自動車工業はフォルクスワーゲンとの競争の目安をおかなくてはならない。

第五節

叙上は C. I. E. 価格分析または輸出入貿易価格構成に関する考察であつて、純保険料 I または営業保険料 \hat{I} は途中の海上危険にそなえて投入される費用項目である。しかし、叙上の理論的展開は何も海上貿易にのみ限定されなくてはならぬわけのものでない。いま、叙上での海上運賃 F を生産労働一般に対する報酬たる俸給・労賃 W におきかえ、さらに、叙上での海上保険料 I または \hat{I} を財産保険料一般と読みかえさえるならば、叙上は、そのまま、生産一般における商品価格構成に当てはまる考察となり得る。ここでは、かくして得られる結論的部分のみを書きとめておく。

まず、純保険料方式では、

$$(19) \quad C + I + W = P \quad [(5) \text{ に対応}]$$

$$(20) \quad C + W = P \quad [(8) \text{ に対応}]$$

$$(21) \quad C + W = C' + I + W = P \quad [(9) \text{ に対応}]$$

つぎに、営業保険料方式では、

$$(22) \quad C' + I + W + L = \hat{P} \quad [(16) \text{ に対応}]$$

$$(23) \quad C + W + L = \hat{P} \quad [(17) \text{ に対応}]$$

$$(24) \quad C + W + L = C' + I + W + L = \hat{P} \quad [(18) \text{ に対応}]$$

ただし、ここにCは当該会計年度において産出物（財または用役）に価値を移転する財または用役の価額とこれを解すべきであつて、原材料・消耗品・等々のほか固定資本磨滅部分の価値または価額がこれに該当しよう。

これら（19）―（24）の諸式が財産保険一般または財産保険料一般の機能をきわめて明確且つ端的に表出していることは、もはや、改めて詳述するにおよばないと思う。このうち、特に、（22）、（24）を「財産保険基本方程式」と呼ぶことにしたい。

かくて、われわれは、C・I・F・価格に巨視分析をこころみることによって、これまで随分ながきにわたつて世界の関係者多数を支配してきた通説のふくむ誤謬を指摘し、代わつて、私の提唱する新しい、より正しい把握に到達したばかりでなく、財産保険基本方程式という新しい興味ふかい公式をも発見することが出来た。これは私にとっては極めて大きな学問的成果の一つを形づくるものであらう。

本論文第三節に見られる展開については森嶋通夫教授（大阪大学）の示唆（昭和三十五年十二月十八日附、佐波への私信）に負うている。私は、このところを、最初、海上無危険の理想状態を示すものとしての上記（8）式から出発し結論として（5）式または（9）式に到達した。「損害保険研究」（損害保険事業研究所）第二十三巻第一号（昭和三十六年二月発行）所載の佐波「C・I・F・概念に関する新説」を参照。その後、私はこの私の新理論の着想について森嶋教授の検討を乞うところ、教授は、より論理的な展開として、本論文第三節に見られる順をとることによって、私の展開による結論と全く同じ結論に到達する別の方法を示された。私の新理論はかくして森嶋教授の方法によつても証明されたことになるが、森嶋教授による展開の方が、途中海上危険の存在する現実状態での船積港における輸出貿易商社の投入総額から考察を出発するだけに、理解がより容易になっている。ここに、私は、いつに渝らぬ森嶋通夫教授の厚情に対し、深き感謝の意を陳べるものである。

（昭和三十六年三月十九日）

（以下次号）